

CURES

NEWSLETTER

地域経済
ニュースレター

1987.10.15 No. 5

巻頭言

第三セクター管見

—— 交通運輸業に関連して ——

大 野 浩

公営事業の民営化が両三年にわたり、論議されまた具体的に実施されてきた。そのうち代表的なものとして、国鉄・専売・電々各公社があげられる。

国鉄の民営化に際して、二つの異なった企業形態が採用された。その(一)は、第二セクター方式による株式会社で北海道・東日本・東海・西日本・九州・四国・他、旅客・貨物鉄道会社であり、他は、第三セクター方式による株式会社で三陸・神岡・樽見鉄道等に代表される公私混合資本の出資形態を採る会社である。

第三セクター群に分類された鉄道線区は、旧国鉄時代主として営業係数の大きな赤字ローカル線のうち、地域経済と密着した重要な路線として位置付けられたものである。

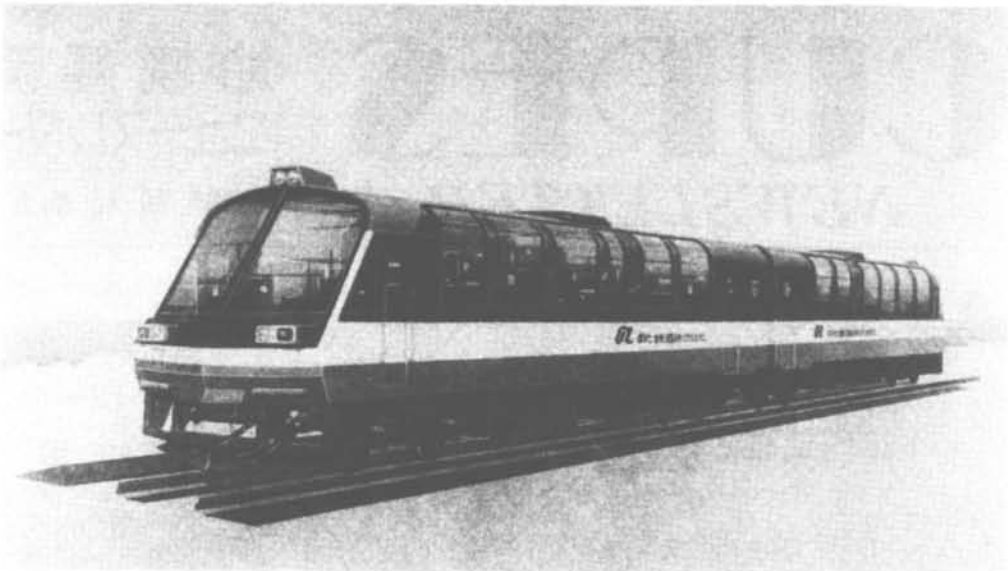
国土庁総合交通課が昭和61年12月、第三セクターに転換した12社15線および既存の私鉄線に吸収された黒石線（青森県）を対象としたアンケートによると、

	営業 係数	従業員 (人)	営業 収益	営業 費用	料金	輸送 人員
国 鉄	781	721	100	100	100	100
第三セ クター(例)	110	415	210	36	140	104

※ 国鉄を100とした対比（営業収益～輸送人員）

- 巻 頭 言大 野 浩
- CURES Report
 - 「新前川レポートの批判、地域経済のための政策視点」…海 野 八 尋
- CURES Salon
 - 「私の研究関心」宮 田 美智也
- Topic
 - 「『石川県の百年』を書いて」林 宥 一
- Information Processing
 - 「高度情報化社会への進展」木 村 春 彦
- 地域経済文献情報

金沢大学経済学部



▲ 第三セクター「のと鉄道株式会社」のパノラマカー「のと恋路号」

「のと鉄道」はＪＲ能登線（石川県能登半島の穴水―蛸島間61.1キロを結ぶ）の第三セクター化による新会社。昭和63年４月開業予定。

国土庁は旧国鉄ローカル線の第三セクター化により、各社の経営成績は好転し、「国鉄時代と隔世の感がある」と調査結果を報告している。

旧国鉄時代に赤字ローカル線として位置付けられていた各線が、第三セクター化することによる黒字転換因は何か、いくつかの要素をあげてみると、第三セクター化による利益創出構造は、収益寄与面では利潤獲得機会の多様化（観光・レジャー産業への進出、レストラン等構内営業の多角化等）運賃（売価）の改訂を主軸とし、一方費用縮減による収益効果因として、人件費の圧縮（旧国鉄職員の再雇傭・配置転換等）と諸経費の積極的削減が上げられ、交通運輸事業本来の貨客等の輸送密度の高度化による収益寄与効果は、今後とも大きく望めないのが現状である。

かかる動向はＪＲ能登線における第三セクター後の試算（昭和63年４月）においても明白であって、第三セクター後における営業収

益要因として、1)基本運賃の平均現行７％値上げ。2)定期運賃割引率の引下げ15％～25％ 3)運賃改訂は昭和65年、67年各７％、それ以降隔年５％値上げによる増収が前提とされ、企業の継続性が維持される仕組みとなっている。

斯様に第一セクターから第三セクターへの移行は、1)各線区別独立採算制と受益者負担の強化として推移することとなる。2)セクター間の移動による、すなわち経営形態の変更それ自体は直接的収益要因とはなりえない。3)第三セクター化すなわち新会社への分離独立は、赤字会社の切断であり、また債務の転嫁、リスクの分散に機能することとなる。その結果、地域交通運輸における公企業の第三セクター化という経営形態の転換を端緒として、地域交通運輸の維持という観点から、経営形態の変更それ自体をはじめとし、経営の継続策が再検討されねばならない。

（金沢大学経済学部教授）